



إستعادة علاقة بيروت بمرفئها: تداعيات مقترحات إعادة إعمار المرفأ على مستقبل المدينة



AMERICAN
UNIVERSITY
OF BEIRUT

تقرير سياساتي
06.2025

منى فواز، سينتيا بو عون، رين شديد

١. المقدمة

أدى انفجار مرفأ بيروت في الرابع من آب ٢٠٢٠ إلى دمار واسع النطاق في المدينة ومرفئها. فقد تضرّر ما لا يقل عن ثلث مباني المدينة بدرجات متفاوتة، وسقط عدد كبير من الضحايا (الخريطة ١). وعلى مدى السنوات الخمس الماضية، بقي النقاش العام حول كيفية إعادة إعمار مرفأ المدينة محدوداً نسبياً ويجري خلف أبواب مغلقة. ومع ذلك، هناك أدلة وافرة تشير إلى أن الإطار الذي ستتمّ ضمنه إعادة بناء المرفأ وتطويره، والترتيبات المؤسّساتية والتنظيمية التي ستنظم عمله، وموقعه على المستوى الوطني وعلاقته بالمدينة، جميعها ستترك آثاراً بالغة الأهمية على المستوى الوطني.

جسّد الانفجار ذروة سنوات من الإهمال وسوء الإشراف والادارة المجزأة في مرفأ بيروت، وكشف الحاجة الملحة لإصلاح نظام حوكمته وإدارته. فالمرفأ، الذي أوكلت إدارته إلى لجنة مؤقتة احتكرت القرارات والأرباح بطرق خارجة عن القانون، توسّعت وظائفه ليعمل بشكل مستقل عن المدينة، مستخدماً إياها كمنزّل أو فناء خلقي، من دون أي استثمار أو علاقة تنموية تكاملية تعود بالنفع على سكانها. أمّا تخزين المواد المتفجرة بشكل مهمل لما يقارب العقد من الزمن، فقد كشف عن فساد صارخ وسوء إدارة، وعن خلل مؤسّساتي عميق أتاح وقوع كارثة بهذا الحجم. وبذلك، تفاقمّت الخسائر العامّة التي طالما تُدّ بها في المدينة والخزينة الوطنية جرّاء إدارة المرفأ الخاصة، بفعل المخاطر التي نجمت عن ممارسات التخزين السيئة.

منذ آب ٢٠٢٠، انخرط مختبر المدن بيروت بفاعلية، من موقعه كمركز بحثي، في جهود دعم تعافي المدينة ومرفئها بعد الكارثة. فقد نظم المختبر نقاشات مغلقة وعلنية حول إعادة إعمار المرفأ، وشارك في اجتماعات تداولية وعامة لعدة مقترحات، كما ساهم في العديد من اللقاءات الخاصة والعامّة. وسعى باحثو المختبر إلى جعل جميع المقترحات المطروحة متاحة للجمهور، وتوضيح تفاصيلها، وتأمين الحد الأدنى من الشفافية المطلوبة كخطوة أولى نحو المساءلة والتخطيط الرشيد.

وفي هذا الإطار، ينشر المختبر اليوم مذكرة مقارنة مختصرة بين المقترحين الرئيسيين لإعادة إعمار المرفأ، واللذين تُسميهما تيمناً براعييهما الرئيسيين: مقترح البنك الدولي والمقترح الفرنسي.

وتجدر الإشارة إلى أنّ مقترح البنك الدولي كان متّاقاً على نطاق واسع، ونوقش علناً ونُشر على الإنترنت، في حين أنّ الدراسة الفرنسية لم تُنشر رسمياً وظلّت إلى حدّ بعيد غير متاحة ويستند تحليلنا لها إلى المواد التي تمكّننا من الحصول عليها. كما قمنا بنشر تسجيل عرض المشروعين الذي أقيم بين ٢٥ و٢٧ حزيران ٢٠٢٤ بتنظيم مشترك بين المختبر والمركز العربي للعمارة (ACA) ومعهد عصام فارس للسياسات العامة والشؤون الدولية في الجامعة الأميركية في بيروت. ونختتم بعدد من التوصيات التي ينبغي التمسك بها في أي سيناريو لإعادة الإعمار. كما يمكن الاطلاع على ملاحظات إضافية قدّمها نقيب المهندسين السابق جاد تابت خلال الفعالية نفسها، والمنشورة على الرابط المشار إليه.

الأضرار داخل المرفأ

تسبّب الانفجار بأضرار جسيمة داخل نطاق المرفأ، ولا سيّما في المناطق غير المخصّصة للحاويات، وتحديدًا عند الرصيف الفاصل بين الحوضين الأول والثاني حيث تدمّرت صوامع القمح لحد لا يمكن ترميمه (الخريطة ٢). وبحسب جميع التقارير المهنية، فإنّ الأضرار التي لحقت بالرصيف الفاصل بين الحوضين الثاني والثالث هي هيكليّة، وتُعدّ كلفة إصلاحه باهظة جدّاً إذا ما أُريد له أن يدعم بنى تحتية ثقيلة كما كانت الحال سابقاً. كذلك، تضرّرت بشدّة منطقة الشحن التي كانت تضمّ بشكل أساسي عُنابر (ومن بينها العنبر الذي انفجر)، والمنطقة الحرّة، ومحطة الرّكّاب، إلى جانب المنشآت العسكرية الموجودة في المنطقة.

في المقابل، لم تتأثر محطة الحاويات، التي شكّلت ما يُقدّر بـ ٨٠٪ من نشاطات المرفأ، سوى بشكل محدود، إذ عادت إلى العمل بعد أسابيع من الانفجار. وقد أوكلت وزارة الأشغال العامة والنقل اللبنانية تشغيلها إلى شركة الشحن العالمية CMA-CGM، التي مُنحت في شباط ٢٠٢٢ امتيازاً لمدة عشر سنوات لإدارة وتشغيل وصيانة محطة الحاويات في مرفأ بيروت.



الخريطة ١: خريطة الدمار وموقع انفجار المرفأ - مرصد مختبر المدن بيروت (خريطة تعافي بيروت). المصدر: <https://beirutrecovery.org/>

إلى تضمين التخطيط مساحات للحداد الجماعي والذكرى والمساءلة. ولا يمكن تحقيق أي إصلاح أو إعادة إعمار من دون إعادة هيكلة الإطار المؤسسي وتحديث شامل للبنية التحتية للمرفأ. وباختصار، فإن إعادة إعمار مرفأ بيروت يجب أن تتعامل مع تحديات متعدّدة تستجيب لمتطلبات مؤسسية وتقنية واقتصادية واجتماعية.

لذلك، تتركز معظم النقاشات الراهنة حول التنمية طويلة الأمد للمرفأ في المنطقة المتضررة من الشحن، حيث تمرّ الواردات الحيوية للبلاد (كالقمح والسيارات والبضائع الصلبة والسائلة)، وحيث يمكن لإعادة التطوير أن تستقطب أنشطة اقتصادية واستثمارات جديدة للمدينة. كما أنّ الظروف المأساوية التي تدمر فيها المرفأ والأحياء المحيطة به دفعت بالمطالب الشعبية



الخريطة ٢: خريطة وظائف المرفأ قبل الانفجار. المصدر: خريطة من إعداد مختبر المدن بيروت.

تكمّن المساهمة الأساسية للمقترح في توسيع وتنويع القيمة الاقتصادية للمرفأ. فبعد دراسة دقيقة لتوقعات النمو المستقبلي لمرفأ بيروت واحتياجاته المكانية حتى عام ٢٠٤٠، إلى جانب تدقيق تفصيلي في استخدام المساحات، اقترحت الدراسة استعادة التكامل التاريخي بين المرفأ والمدينة عبر فتح جزء كبير من المرفأ أمام مرافق ترفيهية وسياحية (كواجهة بحرية ومحطة للرحلات البحرية)، وإنشاء منطقة اقتصادية خاصة ومركز ابتكار ومنطقة تذكارية مكرّسة، مع الإبقاء على النشاطات الصناعية واللوجستية لضمان أقصى قدر من المنافع الاجتماعية والاقتصادية على المستويين الحضري والوطني (الخريطة ٣). كما يتضمّن المقترح تدابير الاستدامة في تصميم المرفأ وتشغيله على المدى الطويل. إضافة إلى ذلك، يقترح إصلاح نظام الحوكمة الحالي عبر سنّ قانون جديد لإدارة المرفأ وإنشاء سلطة مرفئية (نموذج «المالك والمشغل» Landlord Model) تتكوّن من مجلس إدارة يمثل عدّة أطراف من ضمنها السلطات البلدية.

أعدّت هذه الدراسة من قبل ائتلاف لبناني-هولندي ضمّ شركتي Royal Haskoning DHV ورفيق الخوري وشركاه. وقد طوّرت خلال سنتين تحت إشراف فريق النقل في البنك الدولي الذي استقطب عدداً من الخبراء الدوليين (منهم مصمّمون حضريون)، ونظّم اجتماعات تشاركية متعددة شارك فيها مهنيون ومجموعات محلية. تمّ تمويل الدراسة من خلال مرفق التمويل للبنان (LFF)، وهو صندوق أئتماني متعدد المانحين أنشئ بعد الانفجار لتجميع المساهمات من جهات دولية مانحة من بينها حكومات كندا، والدنمارك، وفرنسا، وألمانيا، والنرويج، والاتحاد الأوروبي. يمكن الاطلاع على تفاصيل إضافية في تقارير البنك الدولي المنشورة للعامة.

٢. ما هما المقترحان الرئيسيان المطروحان اليوم لما

بعد التعافي؟

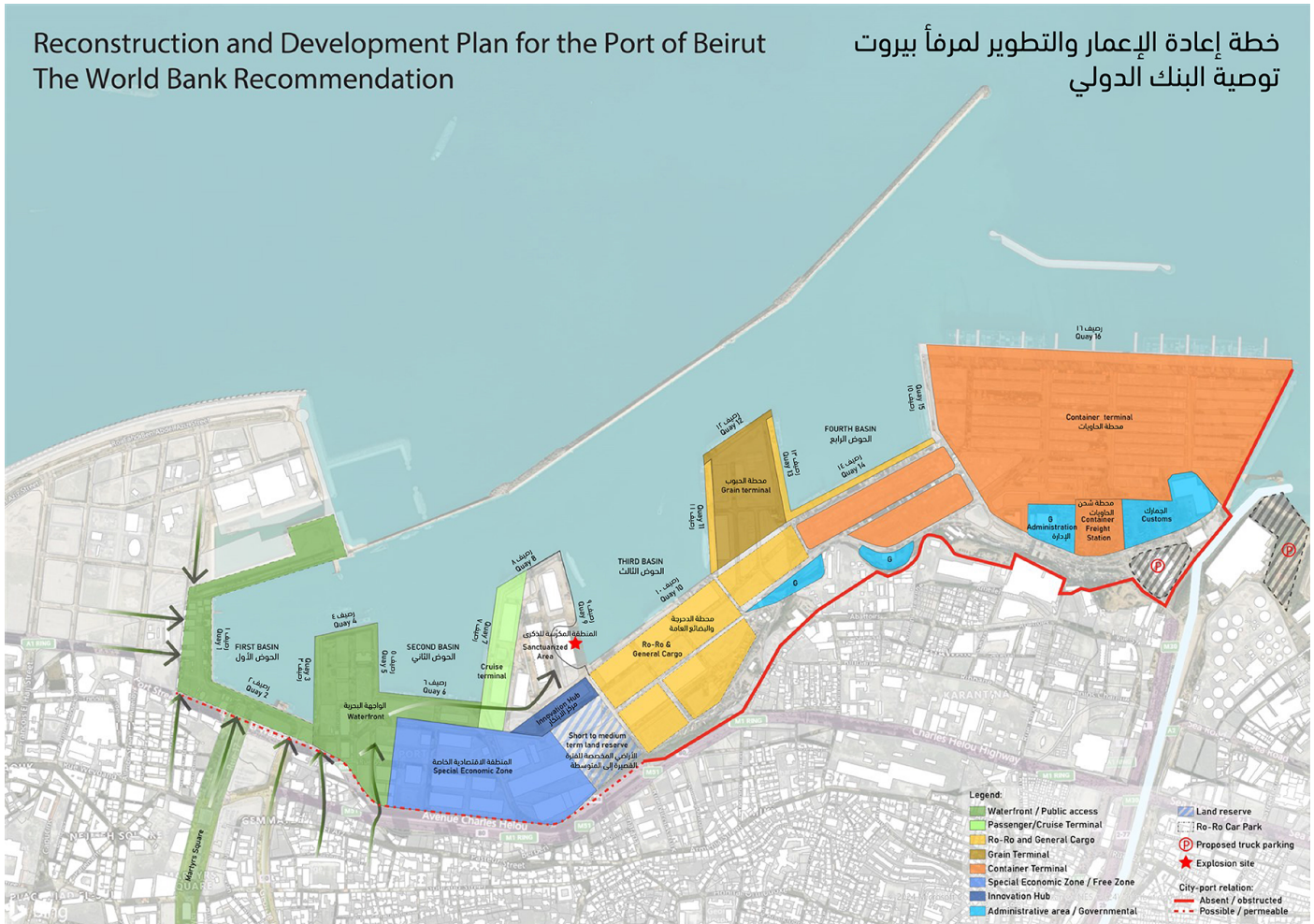
كما ذكرنا أعلاه، طُرحت عدّة مقترحات بعد انفجار مرفأ بيروت. كان أولها في نيسان ٢٠٢١، وقد أعدته أربع شركات استشارية متخصصة هي: Colliers International، Hamburg Port Consulting، Roland Berger، و Fraunhofer IMW. اقترح هذه الدراسة مشروع إعادة تطوير عقاري وسكني واسع النطاق يطل أجزاء كبيرة من المرفأ. غير أنّ المقترح رُفض سريعاً لعدم ملاءمته. وفي السنوات اللاحقة، قدّم مقترحان إضافيان لا يزالان حتى اليوم مطروحان على الطاولة. فيما يلي عرض موجز ومقارنة بين هذين المقترحين.

الاقتراح الأول: مقترح البنك الدولي

يضع هذا المقترح مرفأ بيروت ضمن رؤية وطنية شاملة لقطاع المرفأ في لبنان. ويقترح استراتيجية تنمية طويلة الأمد تُعيد تحديد دور مرفأ بيروت ضمن منظومة مترابطة مع أربعة مرفأ أخرى على الساحل اللبناني (صور، صيدا، جونبة، وطرابلس). ويرى المقترح أنّ مرفأ بيروت يمكن أن يتحوّل إلى «مرفأ بوابة إقليمية يعمل كمركز للتعافي الاقتصادي الوطني» (تقرير البنك الدولي، نيسان ٢٠٢٤، ص. ٥٠). فينتقل من كونه مركزاً معزولاً إلى رافعة اقتصادية ذات وظائف إدارية وحكومية تمتد آثارها إلى المدينة. بناءً على ذلك، يُقترح أن يقتصر استقبال المرفأ على البضائع ذات القيمة العالية، بهدف الحدّ من الأثر البيئي والمخاطر وحركة الشاحنات الكثيفة، فيما يُعاد توجيه باقي حركة البضائع إلى الموانئ الجافة الواقعة في المناطق الداخلية. هذا التحوّل يتيح للمرفأ فرصة استقطاب أنشطة ذات قيمة مضافة أعلى تخدم المصلحة الوطنية وتُعزّز دور بيروت كمركز اقتصادي رئيسي.

المنطقة	المساحة التقديرية (متر مربع)	المساحة التقديرية (هكتار)
الواجهة البحرية / الوصول العام	٢٠٠,٠٠٠	٢٠
محطة الركاب / الرحلات البحرية	٣٥,٠٠٠	٣,٥
منطقة الشحن العام ونقل المركبات (رورو)	١٧٣,٠٠٠	١٧,٣
محطة الحبوب	٦٩,٠٠٠	٦,٩
محطة الحاويات	٥١٠,٠٠٠	٥١
المنطقة الاقتصادية الخاصة / المنطقة الحرة	١٤٥,٠٠٠	١٤,٥
مركز الابتكار	١٦,٠٠٠	١,٦
المنطقة الإدارية / الحكومية	٦٩,٠٠٠	٦,٩
الأراضي الاحتياطية	٤٠,٠٠٠	٤
مواقف مركبات الرورو	٤٨,٠٠٠	٤,٨

الجدول ١: المساحات المخصصة للمناطق - مقترح البنك الدولي



الخريطة ٣: مخطط إعادة الإعمار والتطوير لمرفأ بيروت (مقترح البنك الدولي) المصدر: خريطة من إعداد مختبر المدن بيروت

للمرفأ. وتوقّعت الدراسة قدرة سلطات المرفأ على تمويل هذه الاعمال ذاتياً في السنوات المقبلة.

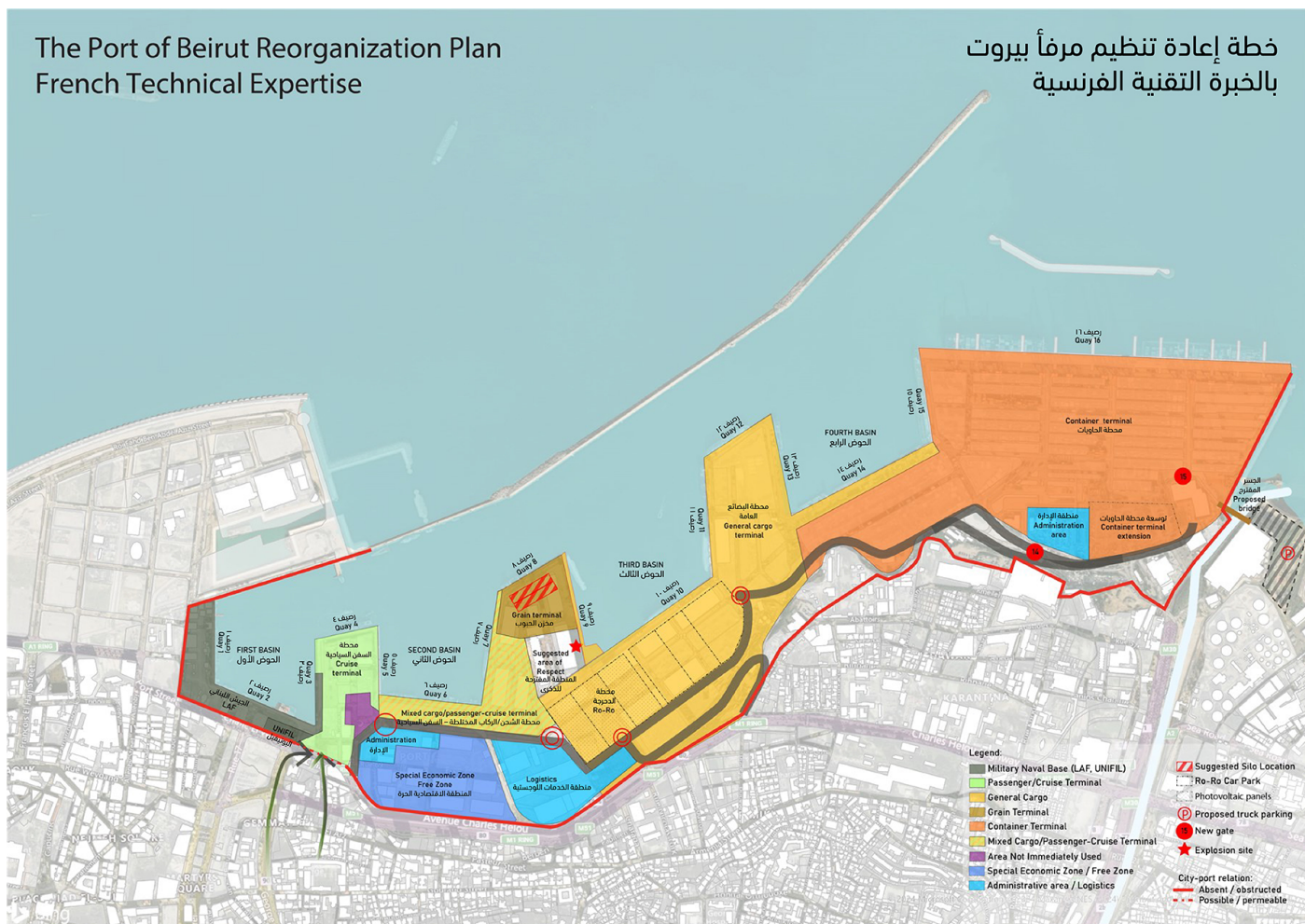
نشأت الدراسة عن تعاون بين البعثة الوزارية المشتركة لتنسيق الدعم الدولي للبنان (MICOL) ومؤسسة Expertise France، واستعانت بفريق من الخبراء الرائدين في فرنسا من خلال ائتلاف ARTELIA-EGIS، وقدّمت توصيات قابلة للتنفيذ. وإلى جانب هذه الدراسة، تمّ في حزيران ٢٠٢٢ توقيع اتفاق تعاون عام بين مرفأ بيروت (PoB) والمرفأ الكبير لمارسيلىا-فوس (GPMM) يركّز على الدعم الفني والتخطيط الاستراتيجي، خصوصاً في منطقة الشحن العام.

المقترح الثاني: المقترح الفرنسي

تبلور هذا المقترح بعد عامين، وقد قدّم كاستجابة طارئة مرحلية للحاجة إلى تنفيذ أعمال عاجلة لإصلاح مناطق الشحن التي تضررت بشدّة من الانفجار (الخريطة ٤). يطرّح المشروع سبع رزم عمل (Work Packages) تتضمّن مجموعة من أعمال البنية التحتية المستندة إلى مخطط توجيهي يُقدّم كـ «خيار تلاقّي» بين الدراسات السابقة. وتشمل هذه الرزم توسيع أحد الأرصفة القائمة (الرصيف ٩ في الحوض الثالث) الذي ستنشأ عليه اهراءات الحبوب الجديدة، إضافة إلى تنفيذ انشاءات بحرية داعمة. كما يعيد المقترح تنظيم حركة السير والمداخل والمخارج لتحسين الأداء الداخلي

المنطقة	المساحة التقديرية (متر مربع)	المساحة التقديرية (هكتار)
القاعدة البحرية العسكرية	١٣٢,٠٠٠	١٣,٢
محطة الركاب / الرحلات البحرية	٥٣,٠٠٠	٥,٣
منطقة الشحن العام	٣٥٦,٠٠٠	٣٥,٦
محطة الجبوب	٤٠,٠٠٠	٤
محطة الحاويات	٥٨٠,٠٠٠	٥٨
محطة الشحن والركاب المختلطة (رحلات بحرية - شحن)	٦٩,٠٠٠	٦,٩
منطقة غير مستخدمة حالياً	٩,٠٠٠	٠,٩
المنطقة الاقتصادية الخاصة / المنطقة الحرة	٨٠,٠٠٠	٨
المنطقة الإدارية / اللوجستية	٩٩,٠٠٠	٩,٩

الجدول ٢: المساحات المخصصة للمناطق - المقترح الفرنسي



الخريطة ٤: مخطط إعادة الإعمار والتطوير لمرفأ بيروت (المقترح الفرنسي) المصدر: خريطة من إعداد مختبر المدن بيروت

لتلبية توقّعات الحركة حتى عام ٢٠٤٠. وعليه، ينبغي للقارئ أن ينتبه إلى أنه، رغم تعدّد المقارنة بين نطاق الدراستين، إلا أنّ توصياتهما غير متوافقة. يوجز الجدول أدناه أبرز الفروقات بين المشروعين، على أن نُفصل بعض النقاط الحاسمة في النص والجدول اللاحقة. وبناءً على ما تقدم، تختلف الدراستان اختلافاً كبيراً في نطاقهما. فمن منطلق السعي لتموضع تدخله ضمن استراتيجية وطنية للمرافئ وإطار قانون مرافئ جديد، يحاول مقترح البنك الدولي محاكاة نموذج مدن المتوسط التي استفادت من التطوّر التكنولوجي وتراجع الأنشطة الصناعية لإدخال وظائف جديدة ذات آثار خارجية إيجابية على المستويين الحضري والإقليمي. وقد اقترح

٣. قراءة مقارنة

على الرغم من تقديم المقترحين للجمهور على أنهما متكاملان، فإن مقترح البنك الدولي (WBP) والمقترح الفرنسي (FP) يرسمان مستقبلًا مختلفًا جذريًا للمدينة ومرفئها ولعلاقتهما، ولا سيّما في ما يتصل بالقدرة على توليد التنمية الاجتماعية والاقتصادية إلى ما تجاوز أنشطة الشحن. بالفعل، يتباين المقترحان بشكل ملحوظ في تصوّرهما لأدوار المرفأ الوطنية والإقليمية، وفي علاقة المرفأ بالمدينة التي يطرّحانها، وفي نطاق التنمية المستقبلية وحجمها، والتكاليف المتوقعة، والبنى التحتية والتخصيصات المكانية اللازمة

استخدام الأراضي الفائضة

يعترف المقترحان بوجود أراضٍ غير مستغلّة في المرفأ (حوالي ٣٠ هكتاراً في مقترح البنك الدولي و٩ هكتارات في المقترح الفرنسي)، لكنّ مقاربتهم تختلف: يرى مقترح البنك الدولي هذه المساحات فرصة للاندماج عبر إدخال استخدامات جديدة مثل منتزه تذكاري ومساحات ترفيهية ومنطقة حرة للوجستيات ذات القيمة المضافة ومركز أعمال وابتكار. في المقابل، يُبقي المقترح الفرنسي هذه المساحات ضمن حدود المرفأ كـ«مساحات غير مستخدمة حالياً» من دون تخصيصات وظيفية جديدة أو إتاحة وصول عام (انظر الجدول ٥).

توقعات الشحن وتخصيصاته

يعرض المقترحان توقعات طويلة الأمد متقاربة عمومًا مع ما ورد في مخطط مرفأ بيروت ٢٠٣٧ (خطة عام ٢٠١٨) وتشمل الحاويات والصلب والسيارات والحبوب وركاب الرحلات البحرية. يشرح مقترح البنك الدولي منهجية توقع مفصلة طوّرها الشركاء الهولنديون باستخدام نماذج معقدة واتجاهات الاقتصاد المحلي؛ بينما يستند

إدماج وظائف ترفيهية وتجارية وتكنولوجية تساعد على استعادة هوية بيروت التاريخية كـ«مدينة-مرفأ». من هذه الزاوية، يقدّم رؤية طويلة الأمد وطموحة وتنموية للمدينة ومرفأها. أمّا المقترح الفرنسي فمؤطّر كتدخّل مرحلي طارئ لتلبية احتياجات فورية؛ غير أنّ مكوّناته تلتزم فعلياً بإبقاء الشرح بين المدينة والمرفأ لعقود مقبلة.

كيف تترجم الرؤى مكانياً إلى مخططات توجيهية؟

يفضي اختلاف النهج والنطاق إلى مقترحين مكانيين متباينين جذرياً، ما يفتح آفاقاً مختلفة لعلاقة المدينة بالمرفأ، وبالتالي لمسار تنمية المدينة. وتزداد أهمية هذه الفروقات لأنّ كلتا الدراستين، فضلاً عن تدقيقات استعمال المساحات السابقة، وجدت أنّ مساحة المرفأ تفوق الحاجة. لذا، يكمن الفارق الحاسم في ما إذا كانت عملية التعافي ستقود بيروت ومرفأها نحو نموذج جديد للتكامل والازدهار الاقتصادي، أم ستفترض عودة إلى الوضع السابق. فيما يلي مقارنة تفصيلية، نقطة بنقطة، لبعض عناصر المخططات الرئيسية المقترحة في المشروعين:

الفئة	مقترح البنك الدولي	المقترح الفرنسي
النطاق والرؤية	جزء من استراتيجية وطنية لقطاع المرفأ في ظلّ قانون جديد (نموذج المالك والمشغل)، يهدف إلى تحويل طويل الأمد وإعادة دمج المرفأ بالمدينة على غرار مدن المتوسط الأخرى، وإدخال أنشطة ذات أثر اقتصادي إيجابي على بيروت.	حلّ مؤقت يركّز على الإصلاح الفوري دون رؤية وطنية، ويفترض إصلاحاً إدارياً لم يعالج فعلياً. تهدف الدراسة إلى إعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل الانفجار وجعله رؤية طويلة الأمد للمدينة.
وظائف المرفأ	إلى جانب الوظائف الأساسية (الصناعية والوجستية)، يقدّم المقترح وظائف ترفيهية وسياحية جديدة (واجهة بحرية ومحطة رحلات بحرية)، ومنطقة اقتصادية خاصّة، ومركز ابتكار، ومنطقة تذكارية.	تقتصر الوظيفة المركزية للمرفأ على الحاويات والبضائع. تُحافظ الخطة على محطة الرحلات البحرية مع سياحة محدودة خارج نطاق المرفأ.
علاقة المرفأ بالمدينة	يهدف إلى إعادة ربط المرفأ بالمدينة، وفتح المساحات للاستخدام العام، وإدخال وظائف ترفيهية وتجارية جديدة بالإضافة إلى موقع تذكاري.	يكرّس انفصال المرفأ عن المدينة على المدى الطويل، ويركّز على تحسين كفاءة الحركة داخل نطاق المرفأ.
الحكومة	يقترح قانوناً متكاملًا جديدًا للمرفأ يعتمد نموذج المالك والمشغل. يتضمّن شراكة بين القطاعين العام والخاص تشمل تمثيلاً للمدينة في إدارة المرفأ، على غرار النماذج الأوروبية الناجحة مثل برشلونة وجنوى.	يستند إلى الإطار القانوني القائم أثناء إعداد الدراسة (أي اللجنة المؤقتة الاستثنائية)، لكنه يشير إلى أن اعتماد قانون الحكومة المقترح من البنك الدولي سيؤدي لاحقاً إلى تغييرات.
وظائف الشحن	يقدم خيارات فعّالة من حيث استخدام المساحة، مع تصميم يتيح تعدّد استخدام الأرصفة ومرونة في تخصيص الأراضي.	تخصيص مساحات كبيرة ووظائف واسعة للشحن العام ونقل المركبات (رور)، إضافة إلى منشآت لتداول المواشي وتركيب الألواح الشمسية.
الوظائف الترفيهية والسياحية	عنصر أساسي في الخطة الجديدة للمرفأ، تشمل محطة رحلات بحرية كبيرة، وحدائق، ومساحات ترفيهية متنوّعة.	محدودة جدّاً، تقتصر على محطة الرحلات البحرية فقط، حيث يُنظر إلى المرفأ كموقع عبور لا وجهة سياحية.
الأعمال البحرية والإنشائية (الأرصفة)	لا يقترح أي أعمال بحرية أو إنشائية إضافية.	يقترح إنشاء رصيف جديد (توسعة الرصيف ٩ في الحوض الثالث) لإصلاح الأضرار الناتجة عن الانفجار، وتوسيع الأرصفة، وتنفيذ أعمال بحرية لضمان العمق المطلوب.
الصوامع	يوصي بنقل الصوامع إلى الرصيف ١١ لتجنّب أعمال إعادة الإعمار في الرصيف المتضرّر بشدّة، بناءً على تحليل تخصيص المساحات، ويقدر تكاليف الإعمار.	يقترح إعادة بناء الصوامع بالقرب من موقعها السابق المهدوم، مراعاة لتفضيل أصحاب المصلحة في المرفأ.
الأثر البيئي	يهدف إلى الحدّ من الأضرار البيئية من خلال تحويل البضائع عالية المخاطر إلى مرافئ داخلية وإدخال إصلاحات عدة.	يقتصر على تركيب الألواح الشمسية.
تدقيق استخدام المساحة	نحو ٣٠ هكتاراً من الأراضي الفائضة أُعيد تخصيصها لوظائف جديدة، بما في ذلك دمج المرفأ بالمدينة.	نحو ٩ هكتارات من الأراضي الفائضة صُنّفت كـ«مناطق غير مستخدمة حالياً» وبقيت ضمن حدود المرفأ المغلقة.
تخصيص التكاليف	تُركّز الكلفة الأساسية على التطوير التكنولوجي للمرفأ.	أعمال بنية تحتية لإعادة بناء الرصيف الثاني وتنفيذ أعمال بحرية مرافقة.
الموقع التذكاري	يقترح الحفاظ على الصوامع المدمّرة ودمج موقع تذكاري ضمن مشروع إعادة تطوير المرفأ.	يخصّص مساحة صغيرة ومعزولة كموقع تذكاري يصعب الوصول إليه.

كلفة أعلى وفعالية أقل؛ ولتحقيق ذلك يقترح إنشاء رصيف جديد في الحوض ٣ مع أعمال بحرية لازمة.

واللافت أنّ المقترح الفرنسي لا يقدّم هذا الخيار بوصفه تقنيًا صرّحًا، بل يُشير إلى أنّ «غالبية ممثلي المرفأ يفضلون الإبقاء على موقع إهراءات الحبوب في mole ٢». ورغم تخصيص «منطقة احترام» في موقع الانفجار، فإنها محاطة بمحطات الحبوب والـ Ro-Ro والشحن، ما يجعل الوصول العام إليها شبه مستحيل.

الآثار الاقتصادية على المدينة

يُجمع المقترحان على الدور الاقتصادي الاستراتيجي للمرفأ وعلى الحاجة إلى تحسين الحوكمة لرفع الإنتاجية. ويشير كل منهما إلى أنشطة ذات قيمة مضافة وتوليد دخل، لكن من دون بيان كيفية انتفاع مدينة بيروت مباشرة من هذه الإيرادات أو كيف يمكن لاستراتيجيات إعادة التوزيع أن تفضي إلى مكاسب ملموسة للاقتصاد المحلي. مع ذلك، يفتح مقترح البنك الدولي آفاقًا واضحة عبر إندماج المرفأ والمدينة على الواجهة الغربية للموقع بوصفه محفّزًا للانتعاش الاقتصادي من خلال توليد مصادر إيراد جديدة من دون الإضرار بالنواة الصناعية للمرفأ. في المقابل، لا يتوقع المقترح الفرنسي إيرادات تُذكر تتجاوز وظائف المرفأ التشغيلية. ومع ذلك، تُشير الدراسة إلى أنّ صافي دخل الاستثمار سيُحوّل إلى مالية الحكومة اللبنانية، بما يوحي بأن الإدارة الرشيدة قد تحسّن الخدمات العامة والبنى التحتية. غير أنّ تعاملها مع المدينة بوصفها «فناء خلفيًا» للمرفأ يبقى مقلقًا لجهة آثار المرفأ على بيروت.

كلفة المشروع

نظرًا لاختلاف نطاق الدراستين، يتعدّد مقارنة التكاليف مباشرة. لكن من المهم فهم مواضع تخصيص الكلفة وكيفياتها. إذ يفرض المقترح الفرنسي، التزامًا بمطلب إعادة الإهراءات إلى mole ٢، كلفة تقارب ٦٧ مليون دولار أمريكي لتطوير رصيف جديد وأعمال بحرية لاحقة — وهي كلفة يتجنبها مقترح البنك الدولي عبر نقل الإهراءات إلى mole ٣. إضافة إلى ذلك، تتضمن حزمة التدخلات اللوجستية الأوسع في المقترح الفرنسي — مثل تحويلات طرق وباب جديد لمحطة الحاويات ومشاريع غير أولوية كمظلة كهروضوئية (PV canopy) — وهي عناصر غير واردة في مقترح البنك الدولي.

قراءات إضافية

لمن يرغب في التوسّع، يمكن مراجعة تسجيلات العروض العلنية للمشروعين التي عُقدت في الجامعة الأميركية في بيروت في حزيران ٢٠٢٤ عبر الرابط المشار إليه. كما ينشر مختبر المدن بيروت ملاحظات النقاش التي قدّمها نقيب المهندسين والمعماريين

المقترح الفرنسي إلى تقديرات مخطط ٢٠١٨، خصوصًا السيناريوهات «الأكثر تفاؤلاً» (أعلى أحجام). رغم اختلاف المنهجيات، تبقى تقديرات أحجام الشحن متقاربة تقريبًا.

محطة الحبوب، محطة الرحلات البحرية، ووظائف أخرى

رغم تشابه أحجام الشحن المتوقعة، تختلف توزيعات المساحات بشكل ملحوظ. نقدّم هنا بعض الأمثلة، ويمكن للقراء الاطلاع على الجداول أدناه لمزيد من التفاصيل.

يتضمّن كلا المقترحين مساحات كبيرة لاستيراد السيارات: يقدّر مقترح البنك الدولي بنحو ١٢٠,٠٠٠ سيارة/سنة، بينما يقدّر المقترح الفرنسي ١٤٠,٠٠٠ سيارة/سنة — وهذه أرقام منسجمة مع توقّعات Moffatt & Nichol (مخطط ٢٠١٨ للمرفأ ٢٠٣٧) لعام ٢٠٢٢، وتفترض استمرار الاعتماد على السيارة الخاصة. (تجدد الإشارة إلى أنّ السيارات المستعملة عادةً ما يتمّ نقلها عبر مرفأ صو؛ وعليه تعكس هذه الأرقام السيارات الجديدة التي تراجعت أحجام استيرادها بشكل كبير منذ الانهيار المالي عام ٢٠٢٠).

يُقلّص المقترح الفرنسي حجم محطة الحبوب بشكل كبير — مرّجّحًا بسبب قيود إعادة البناء على رصيف غير مناسب — فيما يخصّ ٤,٢٥ هكتارات للشحن العام، أي ٢,٥ ضعف ما ورد في مقترح البنك الدولي.

فارق آخر بارز يتعلق بمحطة الرحلات البحرية: يُبقيها المقترح الفرنسي في موقعها الأصلي ويوسّعها إلى منطقة مختلطة مع الشحن لتشغل كاسر أمواج (mole) ونصف كاملين؛ بينما يحصرها مقترح البنك الدولي على رصيف واحد، رغم توقّعه عددًا أكبر بكثير من الزوّار.

كما يُدخل مقترح البنك الدولي وظائف مرفئية جديدة مثل مركز ابتكار، وهي وظائف غير مدرجة في الدراسة الفرنسية التي تُبقي مساحة «غير مستخدمة حاليًا» لتطوير طويل الأمد. ويفترض المقترحان أنّ الحوض الأول، الخاضع راهنًا لسيطرة الجيش والمملوك من سوليدير، سيُعاد تخصيصه واجهة بحرية عامة مستقبلًا.

الإهراءات والذكري

تختلف المعالجة جذريًا: يستجيب مقترح البنك الدولي للمطالب العامة بإحياء ذكرى الضحايا عبر تخصيص «منطقة مكرّسة» (sanctuarized area) كفضاء عام مفتوح يحفظ موقع الانفجار. أمّا المقترح الفرنسي فيلتزم بإصرار حكومة الرئيس نجيب ميقاتي على إعادة بناء الإهراءات في mole ٢ رغم ما تظهره الدراسات من

المنطقة	مقترح البنك الدولي (م ²)	مقترح البنك الدولي (هكتار)	المقترح الفرنسي (م ²)	المقترح الفرنسي (هكتار)
محطة الحاويات	٥١,٠٠٠	٥١,٠	٥٨,٠٠٠	٥٨,٠
محطة الحبوب	٦٩,٠٠٠	٦,٩	٤٠,٠٠٠	٤,٠
محطة الركاب / الرحلات البحرية	٦٩,٥٠٠	٦,٩٥	٥٣,٠٠٠	٥,٣
الشحن العام (بما في ذلك الرورو)	٢٢١,٠٠٠	٢٢,١	٤٢٥,٠٠٠	٤٢,٥
المنطقة الاقتصادية الخاصة / المنطقة الحرّة	١٤٥,٠٠٠	١٤,٥	٨٠,٠٠٠	٨,٠
المنطقة الإدارية / اللوجستية / الحكومية	٦٩,٠٠٠	٦,٩	٩٩,٠٠٠	٩,٩
الواجهة البحرية / الوصول العام	٢٠٠,٠٠٠	٢٠,٠	—	—
مركز الابتكار	١٦,٠٠٠	١,٦	—	—
القاعدة البحرية العسكرية	—	—	١٣٢,٠٠٠	١٣,٢
منطقة غير مستخدمة حاليًا	٤٠,٠٠٠	٤,٠	٩,٠٠٠	٠,٩

الجدول ٤: مقارنة المساحات بين مقترحي البنك الدولي والمقترح الفرنسي

وأصحاب المصلحة في المدينة. تنطلق توصياتنا من قاعدة أخلاقية: فعلى الرغم من التحديات التقنية العديدة التي تواجه تعافي مرفأ بيروت، ينبغي أن تهدي الحلول بمنظومة قيم. علينا التأكد من أن قيم الشمول، وإعادة التوزيع، والإنتاجية، والجدوى البيئية، والتماسك الاجتماعي، وكرامة الإنسان، تقف في صلب المشروع: في عملية تطويره، والأطر التنظيمية والمؤسسية التي يعتمد عليها، والأدوات التي يُفعلها، والرؤى التي يرسمها، وأنماط التنفيذ والإدارة المستقبلية التي يقترحها.

المرفأ كمحرك للتنمية على مستوى المدينة والوطن
ستتطلب إعادة تأهيل مرفأ بيروت استثمارات كبيرة. وينبغي أن تُعطي كل منها المنفعة العامة للمدينة والوطن والمواطنين

السابق جاد ثابت، والتي عرض فيها الموقف الرئيسي للمختبر من عملية إعادة الإعمار.

ملاحظات مناقشة جاد ثابت (مقترح البنك الدولي)

ملاحظات مناقشة جاد ثابت (المقترح الفرنسي)

٤. موقف مختبر المدن بيروت

بعد مشاركة المختبر في ورش عمل مغلقة ومفتوحة، وعقب قراءة متأنية للمقترحين، يخلص مختبر المدن بيروت في هذه المذكرة الموجزة إلى أربع نقاط حظيت بتوافق الخبراء المحليين

المنطقة	مقترح البنك الدولي	المقترح الفرنسي
الحوض الأول	الواجهة البحرية / تكامل المرفأ مع المدينة	القاعدة العسكرية (الجيش اللبناني وقوات الأمم المتحدة المؤقتة - اليونيفيل)
الرصيف ١	واجهة بحرية / أنشطة ترفيهية الأراضي المجاورة: المنطقة الاقتصادية الخاصة	محطة الركاب / الرحلات البحرية، منشآت بحث نفطي تابعة لشركة توتال (مؤقتة)، قاعدة بحرية للجيش اللبناني، ومبنى جمارك جديد. الأراضي المجاورة: المنطقة الاقتصادية الخاصة والإدارة
الحوض الثاني	الواجهة البحرية / تكامل المرفأ مع المدينة	محطة شحن مختلطة (شحن وبحريّة - ركّاب)
الرصيف ٢	حديقة تذكارية «منطقة مقدّسة» ومحطة رحلات بحرية. الأراضي المجاورة: المنطقة الاقتصادية الخاصة، مركز أعمال وابتكار متعدد الاستخدامات	محطة الحبوب، محطة شحن وبحريّة مختلطة (ركّاب/شحن)، ومنطقة احترام في موقع الانفجار. الأراضي المجاورة: منطقة الرورو واللوجستيات.
الحوض الثالث	منطقة نقل المركبات (رورو) والشحن العام	منطقة الشحن العام
الرصيف ٣	محطة الحبوب. الأراضي المجاورة: منطقة الرورو والشحن العام، ومكاتب إدارية حكومية	محطة الشحن العام. الأراضي المجاورة: محطة الرورو
الحوض الرابع	الشحن العام / محطة الحاويات	الشحن العام / محطة الحاويات
الرصيف ٤	محطة الحاويات. الأراضي المجاورة: محطة مناولة الحاويات، الإدارة والجمارك	محطة الحاويات. الأراضي المجاورة: الإدارة

الجدول ٥: توزيع الوظائف على الأرصفة والأحواض - مقارنة بين مقترحي البنك الدولي والمقترح الفرنسي

العنصر	المرفأ قبل الانفجار	مقترح البنك الدولي	المقترح الفرنسي
محطة الحبوب والصوامع	تقع في الرصيف ٢ حيث توجد الصوامع أيضًا.	اقتُرحت محطة حبوب جديدة في الرصيف ٣، مع نقل الصوامع إلى الرصيف ١١.	إعادة بناء الصوامع في موقعها الأصلي المُعاد تطويره (الرصيف ٩ في الحوض الثاني).
محطة الركّاب / الرحلات البحرية	تقع في الرصيف ١.	نُقلت محطة الرحلات البحرية من الرصيف ١ إلى الرصيف ٢ مع تقليص المساحة المخصصة لها.	تبقى محطة الرحلات البحرية في موقعها الأصلي وتمتدّ لتشمل كامل الرصيف ٢.
المنطقة الحرّة	—	تبقى المنطقة الحرّة في موقعها الأصلي، مع اقتراح وظائف جديدة لإعادة توظيف المساحات التي لم تعد مطلوبة للنشطة التقليدية للمرفأ.	تبقى المنطقة الحرّة وتُضاف إليها منطقة لوجستية جديدة مخصصة.
محطة الحاويات	تقع في الرصيف ٤.	الإبقاء عليها وتوسيعها.	الإبقاء عليها وتوسيعها.
منطقة الشحن العام (بما في ذلك الرورو)	—	دُمجت مع محطة الرورو في تنظيم واحد.	تمّ توسيعها لتشمل الرصيفين ٢ و٣.
الوصول العام إلى الواجهة البحرية	—	وصول عام واسع عند الحوضين الأوّل والثاني.	وصول عام محدود للغاية وواجهة بحرية مغلقة.
الاستخدام التذكاري لموقع الانفجار	—	الحفاظ على الموقع كـ«منطقة مكرّسة» للذاكرة في الرصيف ٢.	تخصيص «منطقة احترام» في موقع الانفجار.
القاعدة البحرية العسكرية	—	لم تُذكر في التخطيط.	تقع في الحوض الأوّل، مع تمديد شبكة الطرق عبر المنطقة لتعزيز الربط.

الجدول ٦: مقارنة مكانية بين مقترحي البنك الدولي والمقترح الفرنسي

المنطقة	مقترح البنك الدولي	المقترح الفرنسي
محطة نقل المركبات (رورو)		
عدد الأرصفة	رصيف واحد.	١,0 رصيف مخصص للرورو، ضمن ٣ أرصفة إجمالية مشتركة مع محطة الرحلات البحرية والشحن العام.
طول الرصيف	٢٥٠ مترًا	٣٠٠ متر
سعة السيارات	١٠٠,٠٠٠ سيارة سنويًا (بنسبة إشغال أرصفة ٢٠٪، ما يتيح استخدام الرصيف لأنواع شحن أخرى).	١٤٠,٠٠٠ سيارة سنويًا (بنسبة إشغال أرصفة ٣٨٪).
المساحة المخصصة	١٠,٣ هكتارات (المساحة المطلوبة = ٩,٥٥ هكتارات).	١٤ هكتارًا تشمل ١٠ هكتارات لمواقف السيارات (٦ هكتارات منها مغطاة بألواح شمسية).
الشحن العام		
عدد الأرصفة	رصيفان.	الشحن العام (فكّ الحمولات - الحديد والصلب): ٥ أرصفة، الشحن العام: ٤ أرصفة.
طول الأرصفة	١٨٠ مترًا.	٢٤٢ / ٣٥٠ مترًا.
القدرة الاستيعابية	١,٣ مليون طن من الشحن المفكّ (Break Bulk).	١,٨ مليون طن من الشحن المفكّ، و١٦٠,٠٠٠ طن من الشحن العام، و١٤٠,٠٠٠ طن من المواشي.
المساحة المخصصة	٢,٦٧ هكتار.	١٠ هكتارات (تقريبًا، لا تشمل الأرصفة).
المساحة الإجمالية المخصصة للرورو والشحن العام	١٢,٥ هكتار.	٢٤ هكتار.
محطة الحبوب (الشحن الجاف / الصوامع)		
عدد الأرصفة	رصيف واحد.	رصيف واحد.
طول الرصيف	٢٣٠ مترًا.	٢٣٠ مترًا.
القدرة التخزينية للصوامع	١٦ صومعة / ٧٨٠,٠٠٠ طن سنويًا.	١٦ صومعة / ٩٠٠,٠٠٠ طن سنويًا.
المساحة المخصصة لتخزين الحبوب	٦ هكتارات.	٣,٦ هكتارات / مستودع بمساحة ٤٠×٩٠ م.
محطة مناولة الحاويات (Container Freight Station)		
المساحة المطلوبة	١٥,٨ هكتارات.	غير متوفرة.
المساحة الصافية للتخزين	١٠,٥ هكتارات.	غير متوفرة.
المساحة المخصصة	٢٠ هكتارًا.	غير متوفرة.
المناطق الحرة		
المنطقة اللوجستية الخاصة	٣٤,٥ هكتار.	غير متوفرة.
إجمالي مساحة المنطقة الحرة	المساحة الإجمالية الحالية = ١٠,٨ هكتارات.	غير متوفرة.

المجموعة	مقترح البنك الدولي	المقترح الفرنسي
محطة الحبوب (Grain Terminal)	البنية التحتية: نحو ٨,٩ مليون دولار - البنية الفوقية: نحو ٢٢,٥ مليون دولار - المعدات: نحو ١٦,٧٨ مليون دولار - الإجمالي التقديري: ٤٨ مليون دولار	البنية التحتية: ٦٦,٩ مليون دولار # الأعمال البحرية ذات الأولوية في الحوض الثالث: ٦٠,٣ مليون دولار (ترميم الحوض الثالث والأرصعة) # الأعمال غير ذات الأولوية (التجريف): ٦,٦ مليون دولار - البنية الفوقية: غير محتسبة - المعدات: غير محتسبة - الإجمالي التقديري: غير محسوب
محطة نقل المركبات (رورو) والشحن العام (Ro-Ro & General Cargo)	البنية التحتية: ١,٥ مليون دولار - البنية الفوقية: نحو ١٦,٥ مليون دولار - المعدات: ١٢,٣٥ مليون دولار الإجمالي دون المعدات: نحو ١٨ مليون دولار الإجمالي التقديري: ٣٠ مليون دولار	البنية التحتية (البرية وتحويل الطرق): ١٨,١ مليون دولار - الأعمال البحرية: تُدرج ضمن تكاليف محطة الحبوب (ترميم الحوض الثالث) - بوابة ٩: ٦,٥ مليون دولار - مظلة الألواح الشمسية (عمل غير أولوية): ١٣,٤ مليون دولار الإجمالي للأعمال ذات الأولوية دون المعدات: نحو ٢٤,٦ مليون دولار الإجمالي دون المعدات: ٣٨ مليون دولار
محطة الرحلات البحرية (Cruise Terminal)	البنية الفوقية: ٣ ملايين دولار	أعمال غير ذات أولوية - الكلفة للأعمال البرية لم تُحدد بعد
محطة الحاويات (Container Terminal)	- البنية التحتية: ٣١,٨ ألف دولار - البنية الفوقية: ١٦,٤ مليون دولار - المعدات: ٥ ملايين دولار - الإجمالي التقديري: ٢٢ مليون دولار	بوابة جديدة لمحطة الحاويات (البوابة ١٥): ١٨,١ مليون دولار (عمل غير أولوية)
محطة مناولة الحاويات (Container Freight Station)	٨,٥ مليون دولار	غير متوفرة
البنية التحتية الرقمية للمرفأ (Digital Port Infrastructure)	٥٩ مليون دولار	غير متوفرة

الجدول ٨: مقارنة تكاليف المشروع بين مقترحي البنك الدولي والمقترح الفرنسي

الأولوية القصوى. وعليه، فإنّ ترسيخ المقترح الخاص بالبنك الدولي لاستراتيجية وطنية للمرافئ ضمن نموذج اقتصادي واضح يقدّم إعادة التوزيع والشمول ويستثمر فرصاً جديدة تخدم الصالح العام الأوسع، يُعدّ نقطة إيجابية أساسية جديدة بالتبني. ينبغي أن تباعد التنمية عن النهج الربعي الذي ساد في الماضي، وأن تتركز بدلاً من ذلك على توليد وظائف لائقة وسبل عيش كريمة على المستويين الوطني والمدني، إذ لا يجوز قياس النجاح فقط بحجم حركة الحاويات أو أرباح قلة من الأشخاص، بل يجب أن تخدم إعادة تطوير المرفأ المصلحة العامة الأشمل، بما يعود بالنفع على جميع اللبنانيين بدلاً من إثراء قلة وإثقال كاهل الأجيال القادمة بالديون.

تكامل المرفأ والمدينة

الأولوية الرئيسية تتمثل في الدمج المكاني والاقتصادي والمؤسساتي بين المرفأ والمدينة، بما يعيد ليبروت هويتها التاريخية كـ«مدينة-مرفأ»، ويضمن أن يكون التطوير الطويل الأمد للمرفأ موجّهاً لخدمة التنمية الوطنية بدلاً من الأرباح الضيقة للسلطة المرفئية. ويتمّ ذلك عبر استعادة العلاقة التاريخية بين الأحياء المحيطة بالمرفأ والبحر، مع تحسين تشغيل المرفأ بوصفه أولوية للتعافي الاقتصادي الوطني. وكما أشير أعلاه، فإنّ أيّ من المقترحين لا يتبنّى بالكامل مطلب التكامل بين المرفأ والمدينة. صحيح أن مقترح البنك الدولي يؤكّد مبادئ التكامل، لكنه يحصر نطاقه ضمن حدود المرفأ الرسمية، ما يعزّز من غير قصد الفصل الضارّ بين المرفأ والمدينة ويخاطر بتكريس التجزئة المكانية والضرر البيئي وفوات فرص التنمية المتكاملة. في المقابل، يتبنّى المقترح

الفرنسي هذه القطيعة بذريعة جُلّ طارئ قصير الأمد. وعليه، تتمثل التوصية في توسيع المخطط التوجيهي الوارد في دراسة البنك الدولي ليشمل المناطق المحيطة ومراجعة توصياته وانعكاساتها على علاقة المرفأ بالمدينة. في إطار التخطيط المدني، نحتاج إلى تدخّل متعدد المستويات واستراتيجية شاملة تبدأ من البحر وتمرّ عبر المرفأ والمدينة وصولاً إلى الداخل، بما يتيح تنسيقاً عبر مقاييس مختلفة، ويربط الديناميكيات الجيوسياسية بالحياة المُدنية، ويضمن تنمية شاملة ومستدامة تستجيب للصالح العام. وظيفياً، يتطلّب تكامل وظائف المرفأ تنويع نشاطاته، وهو ما ظهر في مقترح البنك الدولي عبر توصية بإدخال التقنيات الذكية، والربط بين أنماط النقل، وخدمات ذات قيمة مضافة، وأنشطة مدوّرة للدخل مرتبطة بالسياحة والترفيه.

مكانياً، ينبغي ربط المرفأ بمحيطه، مع دراسة دقيقة لآليات فكّ عزلة المرفأ وإعادة توظيف المساحات الواسعة والحوض المخصّصين للشركة الخاصة «سوليدير» والمشغولين من قبل الجيش، فضلاً عن معالجة الانقطاع البنيوي الذي تسببه الأوتوستراد ومحطة شارل الطلو. كما يجب الانتباه إلى الأحياء المتضرّرة من الوظائف الصناعية للمرفأ، ولا سيّما منطقة الكرنتينا التي تكبّدت وطأة الآثار السلبية للوظائف الصناعية لعقود، وهي تؤوي في الوقت نفسه فئات سكانية هشة خدمت المرفأ طويلاً.

مؤسسياً، ينبغي أن ينعكس ترابط المرفأ والمدينة في حوكمة

how-institutional-failure-political-squabbling-and-greed-set-the-stage-for-blowing-up-beirut_13524.pdf, last visited June 10, 2025.

³Sadek, S. et al. 2021. Engineering Impacts of the August 4, 2020 Port of Beirut, Lebanon Explosion. Report of the NSF-Sponsored Geotechnical Extreme Event Reconnaissance Association in Collaboration with the American University of Beirut published online at: [https://geerassociation.org/components/com_geer_reports/geerfiles/GEER%20Beirut%20Report%20\(1\).pdf](https://geerassociation.org/components/com_geer_reports/geerfiles/GEER%20Beirut%20Report%20(1).pdf), last visited June 10, 2025.

⁴World Cargo News, March 14, 2023. "Lebanese and French Officials Unveil Beirut Port Reconstruction Plan", at: <https://www.worldcargonews.com/news/2024/03/lebanese-and-french-officials-unveil-beirut-port-reconstruction-plan/?gclid=accept>, last visited June 10, 2025.

⁵Hamburg Port Consulting, Colliers International, Fraunhofer IMW, and Roland Berger, April 2021. "Study for the European Revival of the Beirut Port and the Surrounding Area". Primarily based on the work of HPC, Colliers, and Fraunhofer, with some contributions from RB, the study assesses the port's current status and the impacts of the explosion, examines regional competition, and builds on previous RB findings. The study envisions the port evolving into a transparent, efficiently governed economic hub integrated with the city, with large scale real-estate redevelopment, at: https://www.beirut-portcity.org/images/background/2021_0525_Beirut_PortCity_Study.pdf, last visited June 10, 2025.

⁶World Bank. 2020/ Reforming and Rebuilding Lebanon's Port Sector

"<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099060424153524555/pdf/P1762711ba9be70b41acd7133ac5dd1952f.pdf>

And Reforming and Rebuilding Lebanon's Port Sector Part II (2021)

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/681421628018713114/pdf/Reforming-and-Rebuilding-Lebanon-s-Port-Sector-Part-II-Policies-and-Solutions-for-Digitalizing-the-Port-of-Beirut.pdf>

Lebanon Port Sector Reform, Recovery and Development: Technical Assistance.

"<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099060424153524555/pdf/P1762711ba9be70b41acd7133ac5dd1952f.pdf>

All documents last visited June 10, 2025.

...

المرمأ نفسها، كما يطرح — ولو بخجل — الإطار القانوني المقترح الذي يدعو إلى تمثيل سلطات المدينة في هيئة حوكمة المرمأ. وقد أثبت هذا النموذج نجاحه في برشلونة وجنوى ووتردام ومرسيليا وغيرها من نماذج المدن-المرمأ. في المقابل، عبر أصحاب الشأن عن تحفظ إزاء خصخصة الأراضي المقام عليها المرمأ — كما اقترحت دراسة سابقة — بما في ذلك المناطق المرشحة للربط بالمدينة؛ ما يستدعي الابتعاد عن النماذج التي اعتمدت في وسط بيروت وبعض المرفأ الخاصة خلال العقود الثلاثة الماضية. وقد تكرر الاقتداء بنموذج مرمأ جنوى بوصفه قصة نجاح؛ في ضمان الملكية العامة الكاملة للأراضي، ومنح ٥١٪ من شركة المرمأ لسلطات المدينة التي تتلقى إيجارات متدرجة بحسب الأرباح، بما يشجع جهة التطوير على إعادة استثمار أرباحها بالكامل في المشروع ضمن برنامج يعزز المدينة ولا ينافسها.

مقاربة طويلة الأمد وشفافة للتخطيط

لا ينبغي أن يقع تخطيط مستقبل المرمأ تحت خانة الاستجابة الطارئة، بل عليه أن يتبنى مقاربة طويلة الأمد. فلا يجوز توظيف ظروف الطوارئ لتبرير إعادة إعمار تتغاضى عن إخفاقات التخطيط الهيكلية التي أسهمت في الأزمة. منذ نهاية الحرب الأهلية، باتت الاستثناءات هي القاعدة بحجة الحاجة إلى تدابير عاجلة ومؤقتة، مع تأجيل التخطيط الشمولي إلى ما لا نهاية. يجب أن يقترن الإعمار بجهود لمعالجة إخفاقات الحوكمة المتجذرة، والعمران غير المنضبط، وتغليب مصالح النخب على المصلحة العامة. ويشمل ذلك إعطاء أولوية للنقل العام وتقييم آثار المرمأ على الأحياء المحيطة، والواجهة البحرية، والمناطق الوطنية الداخلية.

إنّ ضمان التخطيط السليم يستلزم رقابة مهنية صلبة لمواجهة ضغوط المصالح الخاصة الضيقة. وعلى الرغم من ضعف التخطيط العام في لبنان لعقود من الزمن، فقد أبدت قلة من المواطنين والخبراء رغبة حقيقية في تحمل المسؤولية والقيام بدور فاعل في التعافي. كما أظهر محترفون محليون ودوليون دعمًا ملتزمًا للبنان واستعدادًا للقيام بدور استشاري منظم. إن إشراك هؤلاء الفاعلين بصفة استشارية يوفر رقابة وصوتًا وقدرة على فرض الشفافية وإنتاج المعرفة ورفع الوعي فيما يخصّ التحديثات الراهنة.

التخطيط مع الذاكرة والمساءلة

لا يمكن تحقيق تعافٍ حقيقي من دون المساءلة والشفافية والتخطيط الرشيد والالتزام بإحياء الذكرى لضمان عدم تكرار المأساة. نمة مطالبة صاخبة من المجتمع المدني، بكل مكوناته، بإنشاء نصب تذكاري تكريمًا لمن فقدوا أرواحهم، يوفر فضاء للتأمل والشفاء، ويذكر على الدوام بتضامن مجتمعنا — على غرار هيروشيم، ونصب ١١ أيلول في نيويورك، و**«مموبريال دو كان»** في نورماندي، وكثير غيرها حول العالم.

٥. المراجع

¹Now Lebanon June 7, 2023, "The Beirut Port: Hezbollah's Gateway to Corruption", at: <https://nowlebanon.com/the-beirut-port-hezbollahs-gateway-to-corruption/>, last visited June 10, 2025.

²Leenders, R. Sept. 16, 2020. Timebomb at the Port: How Institutional Failure, Political Squabbling and Greed Set the Stage for Blowing up Beirut. Report published by the Arab Reform Initiative online at: https://www.arab-reform.net/wp-content/uploads/pdf/Arab_Reform_Initiative_en_timebomb-at-the-port-

مختبر المدن في بيروت — الجامعة الأميركية في بيروت

مختبر المدن في بيروت هو مختبر بحوث تعاوني ومُتعدّد التخصصات. ينتج المختبر معرفة علمية حول التحضر في لبنان من خلال توثيق عمليّات التحوّل المستمرّة في البيئتين الطبيعية والعمرانية وتحليلها. إنطلاقاً من موقعه في الجنوب العالمي، يتموضع المختبر كمحاور ومساهم في النقاشات الأكاديمية حول التحضر التاريخي والمعاصر. نسعى في المختبر إلى تحقيق رؤيتنا في بناء نظام تغيير قائم على البحث النقدي والتفاعلي، يقوده مواطنو ومواطنات المدن ومجموعاتها الطامحة إلى مدن عادلة ودامجة وقابلة للحياة.

مبنى ريمون غصن، الجامعة الأميركية في بيروت، كلية
مارون سمعان للهندسة والعمارة

صندوق بريد. 0236-11 رياض الصلح 1107 2020،
بيروت لبنان
+961-1-374374 ext: 3603
beiruturbanlab@aub.edu.lb
beiruturbanlab.com

حقوق النشر محفوظة © 2025 مختبر المدن بيروت